opportunities to the employees' unions of the unorganised sector to elect their representatives to represent in the Advisory Boards. Like these national and State level Advisory Boards, there should also be a provision made for constituting district level and taluka level Advisory Boards. Sir, they are suggesting that instead of constituting Advisory Boards at the National and State levels, it should establish an Unorganised Sector, Workers' Board for grouping schedule employment for each State. Apart from having the representatives of workers and employers, each Board shall consist of representatives of the State and Central Governments. This Board will be more authoritative. Apart from the Board, there can be Advisory Committees also.

Sir, there should a separate Special Fund for the social security and welfare of the workers called the Social Security and Welfare Fund. The contribution should be collected from the Central Government and State Government employers. The contribution from the workers should be very nominal, very minimal. There should be administrative bodies appointed at various levels to administer and monitor its working. The vigilance committees can also constituted to see that corruption is eradicated or stopped. And there should be a provision for imposing penalties for contravention of the schemes. If they are not implemented properly, there should be some provision for imposing penalties also.

Sir, we are going to pass this Bill. It is an important Bill. *(Time Bell)* One minute, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): Please listen to me.

SHRI SU. THIRUNAVUKKARASAR: I will take only one minute.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): Please listen to me. You can continue your speech after the Appropriation (Railways) No.4 Bill, 2008 is passed because at 3.30 p.m. we have to take up the Appropriation (Railways) No.4 Bill.

SHRI SU. THIRUNAVUKKARASAR: Sir, I will take just one minute.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): It is 3.30 p.m. now. You can continue after this. Now, we will take up the Appropriation (Railways) No.4 Bill, 2008.

The Appropriation (Railways) No.4 Bill, 2008

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): महोदय, मैं रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2008-09 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय और राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर, लोक सभा द्वारा पारित रूप में, विचार के लिए प्रस्तुत करता हूं।

The question was proposed.

श्री श्रीगोपाल व्यास (छत्तीसगढ़): धन्यवाद महोदय, मैं इस अनुपूरक मांग के संबंध में विचार रखने के लिए खड़ा हुआ हूं। मैं जब इसको देख रहा था तो इसकी प्रस्तावना में ही यह लिखा है। इसके दो प्रमुख हिस्से हैं, एक है, 'for taking up certain projects as national projects' और दूसरा है, 'out of turn projects', जिनको 'new services' और 'new instruments of services' कहा जाता है। नैशनल प्रोजेक्ट्स तो हम लोगों की चर्चा में कभी-कभी आए हैं। जम्मू-कश्मीर में बारामूला तक ले जाने वाली लाइन होगी या पूर्वांचल में कुछ नयी योजना करने की बात होगी लेकिन यह शब्दावलि मेरी समझ से परे है कि 'out of turn projects' क्या होता है। आप नए प्रोजेक्ट्स बोल सकते हैं, कुछ मॉडिफिकेशंस बोल सकते हैं तो समझ में आता है। यद्यपि मैं उसकी स्टैंडिंग कमेटी से जुड़ा

हुआ हूं, फिर भी मैं पहली बार इस शब्द को सुन रहा हूं - out of turn. यह कई प्रकार की कल्पनाओं को जन्म दे सकता है। माननीय रेल मंत्री जी, मैं आप पर या आपके सहयोगियों पर किसी प्रकार का कोई आरोप नहीं लगा रहा हूं लेकिन जिस भाषा का उपयोग हो रहा है उससे कई प्रकार की शंकाएं उत्पन्न हो सकती हैं। जब आप यह कहते हैं - new services या new instruments of services - तो किसी को कोई आपत्ति नहीं है, लेकिन जब out of turn आप कुछ बात बोलते हैं तो मुझे गंभीर आशंका है कि इसके तरह-तरह के अर्थ लगाए जाएंगे। ...(**व्यवधान**)... मैं तो पेशे से इंजीनियर हूं, बहुत ज्यादा राजनीति नहीं जानता किन्तु मैं जब देख रहा था कि आपके नए प्रोजेक्ट्स की सूची में इसकी वरीयता कैसी है तो मेरा ध्यान गया कि प्रमुख जो खर्चे आपने दिखाए हैं, उनमें सबसे बड़ा खर्चा दो चीजों के इलेक्ट्रीफिकेशन का है, एक दक्षिण भारत में है और दूसरा फाफामऊ, प्रयाग इलाहाबाद में इलेक्ट्रीफिकेशन का है। इसी प्रकार तीनपहाड़ से साहिबगंज तक का 13,570 आपने दिखाया है। मैं जब इन सारी सूचियों को देख रहा था, तो मैंने देखा कि आपने कुछ नयी योजनाएं बनाई हैं, पचास नए एसकलेटर बनाने का सोचा है या नयी दिल्ली में कुछ अस्पतालों में एयर कंडीश्निंग की बात सोची है। यह बहुत अच्छी बात है। लेकिन मुझे आश्चर्य है कि अभी तक इसके बारे में क्यों नहीं सोचा गया। जब हम बजट बनाते हैं तो इतनी महत्वपूर्ण बातों पर पहले से ही सोच लेना चाहिए। बाद में आकर, चाहे कितनी ही अच्छी बात क्यों न हो, हम सोचते हैं कि इसका मतलब यह है कि बजट बनाते समय हम सारी बातों का ठीक से विचार नहीं करते हैं। मैं सभी जगह देख रहा हूं कि आपका जो ऑनलाइन चेकिंग सिस्टम है, उसके लिए आपने खर्च का प्रावधान किया है और उसके लिए आपने नए प्रकार के इलैक्ट्रॉनिक इक्विपमेंट्स लगाने के बारे में सोचा है। इसी प्रकार गाड़ियों की स्पीड बढ़ रही है, डिब्बे बढ़ रहे हैं। कई प्रकार की दुर्घटनाओं की आशंका रहती है। यह आपको बहुत पहले सोचना चाहिए था। जो सोचा है ठीक सोचा है। मैं थोड़ा टेक्नीकल आदमी होने के कारण उसके लिए आपको धन्यवाद भी दे सकता हूं। परन्तु हम उसको अनुपूरक मांगों में क्यों जोड़ते हैं, ये बातें बहुत पहले सोचनी चाहिए थीं। हम लोगों ने बहुत पहले कहा था कि हम अधिक डिब्बे वाली, अधिक गति वाली गाड़ियां चलाएंगे। इतना सारा जो ट्रैफिक बढ़ गया है या फ्रेट बढ़ गया है उसके लिए हम सेवाओं में वृद्धि करेंगे। मुझे आश्चर्य है कि ये सब बातें पहले क्यों नहीं सोची गईं। यह तो भगवान की कृपा है कि बहुत ज्यादा दुर्घटनाएं नहीं हुईं, थोड़ी-बहुत हुईं हैं, उनकी जिम्मेदारी भी हमारे सिस्टम पर है। परन्तु मैं आपसे यह कहना चाहता हूं कि माननीय मंत्री जी जब जवाब देंगे तो जरूर मेहरबानी करके आप इस "आउट ऑफ टर्न" के बारे में एकाध लाईन बोल देंगे तो अच्छा रहेगा, ताकि किसी प्रकार का भ्रम किसी के दिमाग में न रहे, लेकिन मेरे दिमाग में नहीं है। परन्तु आप जानते हैं कि भाषा का भी अपना एक मतलब होता है तथा कभी-कभी शब्द का अर्थ भी होता है और अनर्थ भी हो जाता है। मैं इससे तो एग्रीबल हूं - न्यू सर्विसेज एंड न्यू इंस्ट्रूमेंट, पर जब आप आउट ऑफ टर्न कहते हैं, तथा हमारी समिति में जब डिस्कसन होता था तो इस देश के बहुत बड़े-बड़े महान लोग भी हैं, जिनमें एक भूतपूर्व भी हैं, लेकिन मैं यहां उनका नाम नहीं लेना चाहता हूं, वे जब आते थे तो दुख से इस बात को कहते थे कि तुम लोग निर्णय करते हो तो किस आधार पर करते हो। क्या कोई राजनीतिक दबाव में करते हो, कोई काम इतने लम्बे समय से पैंडिंग है तथा नहीं हो रहा है, मैं इस बात को जानता हूं जिसको कहते हैं, "सैल्फ ऑफ प्रोजेक्ट्स", वह इतनी बड़ी सूची है और वे काम क्यों नहीं होते हैं। जब हम लोग बातचीत करते-करते थक गए तो उसके लिए एक सब-कमेटी बनानी पड़ी और उस सब-कमेटी के हमारे सत्यव्रत चतुर्वेदी जी यहां नहीं दिख रहे हैं। जो-जो सिस्टम ऑफ कांट्रेक्टिंग है जो टेंडर बुलाने की प्रथा है, ऐसी अनेक बातें हैं जिनके कारण कामों में रुकावट होती है, जल्दी काम नहीं होते हैं। तो यह बहुत चिंता का विषय होना चाहिए। जहां हम अतिरिक्त राशि की मांग करते हैं उसके लिए जस्टिफिकेशन भी हो सकते हैं। परन्तु यह एक अवसर है जब हमको अपनी पूरी व्यवस्था पर भी विचार करने की आवश्यकता है। अनेक ऐसे क्षेत्र हैं, मान्यवर, आप जानते हैं कि मंत्री जी ने जब बजट रखा था तो सब लोगों को बताया था कि हमारे 15 लाख के आसपास मजदूर तथा वर्कर्स हैं तथा उन लोगों के कारण ही यह इतना लाभकारी बजट है। बिल्कुल ठीक बात है। परन्तु उन सारे मजदूरों के रहने के जो स्थान हैं उनका क्या हाल है। हम कई स्थानों पर गए थे। रहने के हजारों ऐसे आवास हैं जिनको फिर से ठीक-ठाक करने की जरूरत है उन मजदूरों के लिए जिनके आधार पर हम कहते हैं कि इतना सारा मुनाफा कमा रहे हैं। यह अच्छी बात है कि मुनाफा कमा रहे हैं तथा फिर से लगा रहे हैं।

मंत्री जी मैं आपके ध्यान में भी लाना चाहता हूं कि प्रमुख स्टेशन पर पहुंचने से पहले ही प्रायः सभी गाड़ियां रुक जाती हैं। इस बारे में आम आदमी बात करता रहता है कि यह क्या मामला है। वे आपस में बात करते हैं कि रेल को रेल यात्रियों की चिंता नहीं है तथा जिन लोगों से माल के लिए पैसा मिलता है उसकी ज्यादा चिंता है। मैं यह तो मानता हूं कि बिना माल के चिंता किए आपको पैसा तो नहीं मिलेगा। परन्तु यहां यह भी ध्यान देने की जरूरत है कि इससे आम आदमी को जो तकलीफ होती है उस पर हम किस प्रकार विचार करेंगे। मैं भी यही अनुभव करता हूं क्योंकि मैं ज्यादातर रेल में ही चलता हूं। हम समझ जाते हैं कि जब कोई प्रमुख स्टेशन आता है तो यह गाड़ी उस स्टेशन से पहले रुक जाएगी, स्टेशन पर नहीं पहुंचेगी और हो सकता है कि हम संसद में भी समय पर नहीं आ सकेंगे अब ऐसी बहुत सारी बातें हैं, जिन पर विचार करने की जरूरत है और मैं सोचता हूं कि हमें इन सारी बातों पर विचार करना चाहिए। मैं जब आपकी अनुपूरक मांगें देख रहा था, तो मुझे खुशी है कि आपने कई समपारों पर ओवर ब्रिज या अंडर ब्रिज बनाने की बात सोची है। यह बहुत बड़ी दुर्घटना का कारण बनते हैं और हमारे साथी चतुर्वेदी जी, राजस्थान वाले यहां पर नहीं हैं, वह अक्सर इस बात को उठाते रहे हैं क्योंकि राजस्थान में सारा समपार है, जिसकी वजह से अधिक दुर्घटनाएं होती हैं। वहां पर आपने जरूर कुछ न कुछ जोड़ा है, परन्तु समपार से होने वाली दुर्घटनाओं के बारे में, जब मैं पिछली बार बोल रहा था, तो मुझे लगा कि जो योजना आपने बनाई है, उसमें इन समपार दुर्घटनाओं को रोकने के लिए आपको न जाने कितनी दशाब्दियां लगेंगी। मानवीय दुर्घटनाओं को रोकने के लिए कदम उठाए जाने चाहिए। आपने जरूर कुछ स्थानों पर ओवर ब्रिजेज़ का निर्माण किया है, जिसके लिए आप जरूर धन्यवाद के पात्र हैं।

आपने एस्कलेटर लगाने के बारे में सोचा है, उनका इतने बड़े देश में केवल 50 स्थानों पर आप प्रयोग करने जा रहे हैं। देश में काफी बड़ी संख्या 60 वर्ष, 70 वर्ष से अधिक आयु के लोगों की है। अभी तो दिल्ली में एस्कलेटर चल रहे हैं या नहीं चल रहे हैं, इनके बारे में मुझे ठीक से पता नहीं है। मैं सोचता हूं कि इस देश में बढ़ती हुई उम्र के लोगों को ध्यान में रखते हुए, आप और भी ऐसे स्थानों के बारे में सोच सकते हैं, जहां पर इनका प्रयोग हो सकता है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं साउथ ईस्टर्न सेंट्रल रेलवे में निवास करता हूं और जहां तक मेरी जानकारी है, वह एक नया जोन आपने बनाया है और उससे आप काफी ज्यादा पैसा कमा रहे हैं। यह अच्छी बात है। मैंने पहले भी यह प्रश्न उठाया था और आज भी मैं सोचता हूं कि यह सोचने का विषय होना चाहिए कि हम हर एक जोन से जो इनकम प्राप्त करते हैं, उसकी तुलना में हम हर एक जोन में उनके डेवलपमेंट के लिए कितना खर्चा करते हैं? जहां से आप जितना मुनाफा प्राप्त करते हैं, उसी अनुपात में वहां पर सुविधाएं उपलब्ध करवाने पर खर्च करना चाहिए। कुछ भाग के बारे में तो मैं सोच सकता हूं कि आप नेशनल प्रोजेक्ट में डालेंगे, जहां पर बहुत आवश्यकता है, वह काश्मीर हो सकता है या उत्तरांचल हो सकता है। यह कहावत है कि न्याय होना चाहिए और न्याय होते हुए लोगों को दिखना भी चाहिए। जब आप किसी जोन से इतनी आय प्राप्त करते हैं, तो स्वाभाविक है कि लोग सोचते हैं कि वहां के प्लेट फार्म पर बैठने के लिए जगह मिलेगी, वहां पर कहीं शौच करने के लिए स्थान होगा, पीने के लिए पानी होगा, लोगों द्वारा अनेक सुविधाओं की बात सोची जाती है। आप गुड्स स्ट्रेंथ को बढ़ा रहे हैं, लेकिन उतनी मात्रा में टर्मिनल नहीं हैं, कर्मचारी नहीं हैं, ट्रेनें बाहर रुकी रहती हैं। मैं सोचता हूं कि आप जब अगली बार इस पर विचार करेंगे, तो जोन से होने वाली आय के अनुपात में उस जोन में खर्च हो रहा है या नहीं हो रहा है, उसमें यह भी एक विचार करने का विषय होगा।

अभी आपने यह तो माना है कि अनारक्षित जो टिकटधारी हैं, उनसे आपको अधिक आय होती है। यह ठीक बात है, परन्तु आपने एक प्रयोग शुरू किया है चेन्नई और मुम्बई से अनारक्षित टिकटों का आरक्षण करने के लिए, मैं आशा करता हूं कि आप उसको और स्थानों पर बढ़ाएंगे।

मेट्रो सर्विसेज़ के बारे में हर समय यह विचार आता रहा है, इस देश में बढ़ती आबादी के कारण, सभी प्रदेश बड़े-बड़े प्रदेश हो गए हैं। जहां कोलकाता, मुम्बई, दिल्ली में आपने मेट्रो रेलवे बनाई है, कहीं पर यह ठीक चल रही है और कहीं पर इसकी समस्याएं हैं। परन्तु अनेक ऐसे बड़े स्थान बन गए हैं, उनमें लखनऊ है, जयपुर है, वहां पर

यात्रियों की तादाद बढ़ गई है और वहां पर लोग मेट्रो रेलवे की मांग कर रहे हैं। मैं जानना चाहता हूं कि आप उनकी इन मांगों पर विचार करेंगे या नहीं करेंगे?

जब नई रेल लाइनों के बारे में विचार होता है तो मंत्रालय की तरफ से या आपके अधिकारियों की तरफ से कहा जाता है कि राज्यों से जमीन नहीं मिल रही है। अब यह बड़ा कठिन विषय है। मैंने तो शायद कहीं पढ़ा था कि आप कोई ऐसा कानून भी हाथ में लेने जा रहे हैं जिसमें आप राज्य सरकारों से पूछे बिना भी किसी जमीन का अधिग्रहण कर सकेंगे। मुझे मालूम नहीं है कि इसकी क्या स्थिति है। हमने अधिकांश पेंडिंग रेलवे लाइनों के बारे में सुना है, उनका कारण यह है कि आपको राज्यों से जमीन नहीं प्राप्त होती है। आपको वन और पर्यावरण मंत्रालय की ओर से उसके लिए छूट नहीं मिलती है। मैं सोचता हूं कि माननीय लालू जी केबिनेट में बहुत वरिष्ठ मंत्री हैं, उनकी बात का वजन हम जरूर देख सकते हैं। मैं जरूर मानता हूं कि आप संबंधित शहरी विकास के मंत्रालय से या वन मंत्रालय से ठीक से बातचीत करके ऐसे जितने भी प्रश्न हैं, उनको हल करते हुए, इसको आगे बढ़ायेंगे, ऐसी मेरी आशा है। जब मैं कर्मचारियों के मकान के बारे में कह रहा था और अभी थोड़ी देर पहले ही, यहां श्रमिकों के बारे में एक बिल आया है। जब मैं उन कर्मचारियों के बारे में, रेल के संदर्भ में सोचता हूं, तो मैं समझता हूं कि सदन को यह मालूम होगा कि पहली बार रेलवे में यूनियन को मान्यता देने के लिए चुनाव की पद्धति अख्तियार की गई है। यह अच्छी बात है, यह हुई है, किन्तु यह स्वाभाविक रूप से होनी चाहिए थी। यह आश्चर्य का विषय है कि इतने वर्षों में हम लोगों ने उनको मान्यता देने की कोई व्यवस्था ही नहीं की है। मैंने सुना है कि भारतीय मजदूर संघ कहीं मद्रास में या कहीं और जगह कोर्ट में गया था। वहां सुप्रीम कोर्ट ने व्यवस्था दी और बाद में रेलवे मंत्रालय ने एक अधिकारी तय किया और उनके मातहत चुनाव हुआ। अभी श्रम मंत्री जी चले गए हैं, मैं उनके काम की बात भी रेलवे के संदर्भ में भी कहना चाहता था। माननीय मंत्री जी, मैं आपसे कहना चाहता हूं कि रेलवे की यूनियनों की मान्यता, इसका सारा मैनेजमेंट स्वयं रेलवे ने ही किया है। यह कई न्याय प्रणालियों की दृष्टि से प्रश्न चिह्न है। यह विषय आया था कि ठीक है, श्रम मंत्रालय ने कहा था कि लाखों कर्मचारियों का विषय है, वे निर्णय नहीं कर सकते हैं। हम लोगों ने मांग की थी कि आप सब जगह नहीं कर सकते हैं, किंतु किसी न किसी स्तर पर रेल से हटकर कोई विभाग यदि उसका सुपरविजन करेगा तो उसकी निष्पक्षता के बारे में कोई संदेह नहीं रहेगा। मुझे दुख के साथ कहना पड़ता है कि ऐसा कुछ नहीं किया गया और परिणाम साफ हैं। परिणाम ये हो रहे हैं कि अनेक जगह, अनेक जोन्स में इस प्रकार की शिकायतें आ रही हैं, इस प्रकार की अनियमितताएं हुई हैं। अनियमितता की हद क्या है, मैं एक उदाहरण जानता हूं इसलिए आपके ध्यान में ला रहा हूं। जिस नाम से यूनियन ने चुनाव लड़ा, उस नाम का पंजीकरण भी नहीं हुआ है। पंजीकरण किसी अन्य नाम से हुआ है। यह भी कहा गया था कि यह न्याय के पक्ष में है कि जितनी भी यूनियन्स हैं, वे रजिस्टर्ड हैं। आप उनको मान्यता दें या न दें, यह तो चुनाव के बाद का विषय है, परन्तु उनको समान अवसर मिलना चाहिए, उनको प्रचार करने का, उनको कार्यालय खोलने का, उनको फोन देने का। मुझे इस बात का भी बड़ा खेद है कि इस ओर ध्यान नहीं दिया गया और अनेक शिकायतें देशभर से आ रही हैं, जिनमें ऐसी अनियमितताओं की ओर ध्यान खींचा गया है। परिणाम यह हुआ है कि अब यह विषय कोर्ट में जा रहा है। हमें सामान्यतः जो न्याय प्रणाली अपनानी चाहिए, उसे न अपनाने के कारण इस प्रकार की समस्याएं खड़ी होती हैं।

महोदय, हम बहुत सुन रहे हैं कि पूर्व और पश्चिम में तो कोरिडोर चलेगा और उसमें बहुत सारा माल ढोएंगे तथा उसमें बहुत पैसा अर्जित करेंगे। अभी तक उसका कोई नक्शा या आउट लाइन मेरे देखने में नहीं आया है कि यह किन-किन स्थानों पर जाएगा, किन-किन नगरों में प्रवेश करेगा। वर्तमान लाइनों के समानान्तर जाएगा तो नदी पहाड़ों को काट कर जाएगा, तो क्या योजना है! इतनी व्यापक योजना है, उसके संबंध में जनता को, आम लोगों को और संबंधित लोगों को बताना अच्छा रहेगा। मैं सोचता हूं कि मैं जहां से आया हूं, एक बात वहां के बारे में भी कहूं। पिछड़े क्षेत्रों का विकास, यह ऐसा विषय है, अनेक ऐसे प्रदेश हैं जो वन बहुल हैं। इनमें मध्य प्रदेश है, छत्तीसगढ़ है, उड़ीसा है, झारखंड है, ये सभी वनाच्छादित प्रदेश हैं। वहां पर रेल लाइन जाने से ही विकास होगा। वहां पर रेल

लाइन न जाने के अनेकों कारण बताए जा रहे हैं। एक तरफ तो हम कहते हैं कि आम आदमी के लिए, पिछड़े क्षेत्रों के लिए विकास का काम करेंगे। जब वहां पर रेल लाइन नहीं जाएगी तो, तो वहां किसी प्रकार का कोई काम नहीं बढ़ता है। जब रेल लाइन चली जाती है, तो उद्योग खुलते हैं, लोगों को रोजगार मिलता है। माननीय मंत्री जी मैं समझता हूं कि आप राष्ट्रीय स्तर पर संबंधित मंत्रालयों से बातचीत करके इन समस्याओं को सुलझाएंगे। ऐसी हमारी आशा है। एक बात और है कि कुछ ट्रेनों की बारम्बारता बढ़ाने की मांग हो रही है। कुछ महत्व के स्थान हैं। मैं उदाहरण देकर आपको स्पष्ट कर दूंगा। जोधपुर से जगन्नाथ पुरी एक ट्रेन चलती है। सभी जानते हैं कि जगन्नाथ पुरी का क्या महत्व है। चार-पांच प्रांतों से होकर यदि वह ट्रेन जगन्नाथ पुरी जाएगी तो वहां प्रतिदिन यात्रियों की भीड़-भाड़ होती है। अनेक बार मांग होने के बाद भी उसे सप्ताह में एक से अधिक बार नहीं किया गया है। ऐसे और भी अनेक स्थान हो सकते हैं। मैं सोचता हूं कि आपने जैसे नांदेड़ और बाकी जगहों का पिछली बार उल्लेख किया था, आप इस विषय को भी ध्यान में रखेंगे और जनता की आकांक्षाओं को पूरा करने के लिए जैसे काम करते रहे हैं, वैसे ही करते रहेंगे। एक छोटी सी बात तत्काल सेवा के बारे में है। तत्काल सेवा में मैं कभी नहीं गया हूं, परंतु जो लोगों से सुना है, वही आपको बताना चाह रहा हूं। तत्काल सेवा के लिए आप पूरे रूट का किराया लेते हैं या कुछ अधिक चार्ज करते हैं। इसके संबंध में कुछ शिकायतें हैं। मैं सोचता हूं कि आप उनके बारे में जानते होंगे। आप उसका विचार करके आम आदमी को संतोष दिलाने के उपाय कीजिएगा, ऐसी मेरी आपसे प्रार्थना है। एक बात मेरे ध्यान में आई है, जिसका मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं। यह राजधानी और शताब्दी में मिलने वाले भोजन के बारे में है। जब मैं अपने साथियों से इसकी चर्चा कर रहा था तो उन्होंने कहा कि इसे मत उठाओ, नहीं तो खाना और कम मिलने लगेगा। मेरा अनुभव है, मैं आपको बता रहा हूं, हो सकता है कि अपनी उम्र के कारण सारा खाना नहीं खा सकता हूंगा, परंतु राजधानी और शताब्दी में जिस अंतराल से आप खाना-पीना और क्या-क्या देते हैं, मेरा यह अनुभव है, मैंने वहां कर्मचारियों से भी पूछा है कि तुम यहां रोज चलते हो, इसमें से कितना काम में आ रहा है और कितना काम में नहीं आ रहा है। वह कर्मचारी मौन रहकर अपना सिर हिलाकर चला गया, परंतु मैं अनुभव करता हूं कि वहां पर बहुत वेस्टेज होता है। जितनी राजधानियां बढ़ाई हैं और जितनी शताब्दियां चल रही हैं, उनका पूरा हिसाब लगाने पर इस नेशनल वेस्ट को रोके जाने का उपाय करना चाहिए। खाने की चीजों के बारे में, जो शाकाहारी और शुद्ध जैन, वेज कहलाने वाले लोग हैं, उनके लिए आप कुछ न कुछ व्यवस्था करेंगे, ऐसी मेरी आशा है। मैं अधिक समय नहीं लूंगा, बहुत से सदस्यों को इस संबंध में अनुभव होंगे। आपने मुझे समय दिया, उसके लिए धन्यवाद देते हुए, इतना ही निवेदन करते हुए अपना स्थान लेता हूं।

SHRI SILVIUS CONDPAN (Assam): Sir, I thank you for allowing me to take part to discuss in this Railway Appropriation Bill. I would like to draw the kind attention of the Ministry of Railways so far as the development of the railway system is concerned in the North-Eastern region. The North-Eastern region, known for its agricultural products, tea industry, coal industry, oil industry and many other products, during the British regime, the British Rule had laid a single track railway line in the entire undivided Assam and presently, it is known as the North-Eastern region. There are as many as 7 States at present who are the users of the railways. For these people, there is a lot to be done by the Railway Ministry. The Development of the railway system in the North-Eastern region has not been taken up with such a momentum as it should have been taken up during the last sixty years. I appreciate that the Indian railway system has made considerable development in other parts of the country. I do not say that they have not done, but somehow or the other, for reasons best known to the Railways themselves, the North-Eastern region has not received the same attention of the Ministry of Railways in the matter of expansion and development of the railway system.

Sir, during the British regime, there was single-track system in the Railways and today also in the North-Eastern Region where seven States are created depend upon the single-track system. I have travelled in good many areas of our country. Most of the States are having double track system but

the people of North-Eastern Region do not get faster trains, do not enjoy travelling in Railways in shorter time. They have to wait at every junction for crossing the up-coming trains and down going trains because of the single-track system. Sir, this needs to be taken care of by the Railway Ministry even if it is very late but better late than never. At least give the North-Eastern Region people the facility of double track system. I am grateful to the hon. Railway Ministry and the Government of India for giving some national projects, laying of railway tracks, construction of bridges and we see for what reasons the work do not take up in the manner in which it should have been taken and we do not know when these national projects are going to be completed. We do not know whether they are time bound Project or not. I want to bring it to the notice of the Railway Ministry through you, Sir that National projects in the North-Eastern Region need to be seriously attended to by the Railway Ministry or any other agency under the Railways who are implementing the projects. Sir, I would like to submit that North-Eastern Region depends only upon the single-track system of the Railways in getting essential commodities. The other way of having these privileges is road system. Sir, North-Eastern Region beginning from West Bengal to the main parts of Assam suffers from floods and when the flood situation is there for six months, the road system gets disrupted and, therefore, they have to depend on the Railway system. You can imagine, Sir, how much hardship is there, both for the people and for the movement of essential commodities because of the single track passenger trains and the goods trains that are moving towards Assam. You can imagine how the people suffer because of hoarders and the prices of essential commodities artificially grow up to the greatest hardship of the common people of the entire North-Eastern Region *i.e.* the seven States. I am not talking only for Assam but for the entire North-Eastern Region. Sir, there used to be Zonal Railway Users Committee in which Members of Parliament were made Members in the past. I do not know why this system has been discontinued and we are unable to participate in the Zonal Railway development system. Whenever there is a meeting we are not given chances. During the last four years, what I have seen is, there was a practice that MPs were included in the Zonal Railway Users Committee. I think the Ministry of Railways will kindly look into this. Sir, I would like to particularly draw the attention of the hon. Minister of Railways that the expansion of Railway system and bringing in broad gauge Railway system in Assam has become very little. The main railway line has been made Broad Gauge. But the branch lines remain in the Meter Gauge. As a result, people do not get the facility of travelling on Broad Gauge lines in the North Eastern Region. There are works going on at snail's pace. May I ask the hon. Railway Minister to impress upon the officials of the North-East Frontier Railway Zone to see that these works are expedited so that people can avail and enjoy travelling in Broad Gauge in their respective areas? They cannot continue with the Meter Gauge and the Narrow Gauge System.

There are Railway stations which are very, very old. They are not maintained in the remote areas. You cannot go to a waiting room and pass their time till their train comes. There are Railway stations in the North-Eastern Region where passengers do not get facilities to wait for train during night time. Sir, waiting for train during night time becomes horrible for them. So, it is time for the hon. Railway Minister to impress upon the officials of the North-East Frontier Railway Zone to see that these difficulties are removed.

Sir, I would, specially, like to draw the attention of the hon. Minister to see that one of the important national projects in Assam *i.e.*, construction of Bogibeel project is expedited.

I don't want to take more time of the House. With these suggestions, I draw the kind attention of the hon. Railway Minister, through you, and hope that the Railway Ministry will take care of the points that I have raised. Thank you.

SHRI TARINI KANTA ROY (West Bengal): Mr. Vice-Chairman, Sir, I rise to take part in the discussion on the Appropriation (Railways) No. 4 Bill, 2008. While participating in the discussion, first of all, I would like to congratulate the hon. Railway Minister that in the Tenth Plan he has increased the resource mobilisation to the extent of more than Rs; 12,000 crores. This is a good achievement. This was achieved in 2007-08. I hope this will continue throughout the Eleventh Plan period, I would like to say here that the Railway Minister did not increase the fare of passengers and freight charges. But, at the same time, the passenger amenities are not properly taken care of. I can say, now, that the Railway Ministry is increasing berths in SL, AC-II Class and also in AC-I Class. I know it has been increased, in Guwahati Rajdhani. They have increased the number of berths. But, when it comes to providing passenger amenities, they are lagging behind. He is not looking into them properly. So, I request the hon. Railway Minister that he should lay more stress on providing passenger amenities. The Railways fulfilled its target with regard to freight and carrying more passengers, but has failed to achieve the target with regard to new lines. In the case of new lines, the target during the Tenth Plan was 1,310 kilometres and their achievement was 920 kilometres. In the case of doubling, the target was 1,575 kilometres and their achievement was 1,300 kilometres only. I think, this shortfall should be taken care of when the Eleventh Five Year Action Plan is taken up. Sir, I would like to emphasise here that for construction of new lines, doublings, etc. when works are given to contractors, sometimes, it is seen that they give these jobs to the sub-contractors. This should be stopped immediately. There are malpractices also. Recently, I saw in one newspaper that one Deputy Chief Engineer was arrested near Chennai in a train with Rs. 7 lakh cash. It was a bribe from contractors. These types of malpractices should be stopped, otherwise, the quality and safety of the projects will become worse. This should be taken care of.

Sir, the Railways internal generation of funds is increasing, it has got more profits, still, I don't know why it is proposing to develop 22 stations into world-class station through PPP model, that is, public-private partnership. Why is this going on? The Railway has its own steady income. It is making profits. Why can't the Railways itself do this? When the Railways is proposing to convert more stations into world-class stations, it should take this aspect into consideration.

Sir, I would like to draw the attention of the Railway Ministry to the fact that new lines project is taken up in the hilly areas, tribal areas and backward areas, 14 per cent ROR should not be prescribed by them. The projects in hilly, tribal and backward areas should be given priority and 14 per cent ROR should not be applied rigidly.

Sir, I would like to say that the number of accidents has decreased, but, at the same time, I have seen that accidents at the level x crossing areas have gone up to some extent. We have 34,459 level crossings. Out of this, 16,286 are manned level crossings, and unmanned level crossings are 18,173.

The level crossing gate accidents during 2004-05 were 70. In 2005-06, the number has gone up to 75 and in 2006-07, it has increased to 79. So, in the case of accidents at level crossing areas, the Railways should take care to see how to reduce them, and, unmanned gates should be manned. At the same time, upgrading the standard of inter-locking system existing in level-crossing areas should be given priority. It has also been observed that Railways has adopted a policy of abolishing some important posts. In reply to Starred Question put by me on 14th March, 2008, it was stated that posts have been abolished. In 2003-04, the number of posts abolished was 10,650. In 2004-05, number was 18,948 and in 2005-06, the number increased to 40,202. Therefore, the number of abolished posts is on the increase.

Then, in Railways, contractual system is being introduced. Who are contracting? They are not the employees of railways but they are working. In the IRCTC also, they are giving their jobs to sub-contractors. They are doing that job. The quality of food supplied in Rajdhani and other trains is deteriorating. Sir, this should be looked into by the Ministry of Railways.

Sir, I would also like to congratulate the hon. Minister of Railways because already, the Ministry of Railways, has introduced a train to Agartala. They have introduced a train Kolkata-Haldibari intercity express. But at the same time, I would like to say that though Agartala train has been introduced, Agartala, Tripura and also the North-Eastern part of India need gauge conversion M.G. to broad gauge. My colleagues have also mentioned that there is a need for double line. Single track is there now. I have mentioned this several times in the House. From New Jalpaiguri *via* New Cooch Bihar to Alipur duar and New Bongaigaon, the main line is single. That should be doubled. Sometimes, Railways say that there is another line which passes through New Jalpaiguri, Siliguri *via* Mail bazaar to Alipur duar junction through National Park. After the train was introduced on that line, already, 17 elephants, one leopard and some other animals have died by accidents. So, Railways should not depend upon that line. The main line should be doubled. I have raised this point several times in this House that this should be given priority. In the next Budget, this should be taken up by the Ministry of Railways. I would also like to point out that the Minister of Railways had assured about this in this House and I have seen that in the Railway time-table it is mentioned there, but no train from Kolkata to Murshidabad, that is, Hazarduari is introduced, though in time-table it is mentioned. Therefore, I request the hon. Minister to introduce the train as early as possible. Sir, at the same time, I would like to tell that the work on the new line, which is in the backward area, the new Maynaguri-Jogighopa line, is very, very stow. It is 257 kilometres long line the total Budget was Rs. 894 crores. Till date an amount of Rs. 290 crores is allotted and the work progress is only 20 per cent. It is a backward area. I request that the new Maynaguri-Jogighopa line, which is an alternative line to Assam, a North-Eastern part, should be given top priority. At the same time, I would again like to mention here that there is one train from New Coochbehar to Sealdah which runs thrice a week. I would like to mention that a daily train should be introduced from New Coochbehar to Sealdah.

I thank the Minister because Guwahati-Kolkata Garibrath is introduced twice a week. But the New Coochbehar is a very important station, district headquarters station and I think in the Division this station is very important. But there is no stoppage of this train there.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): Please conclude.

SHRI TARINI KANTA ROY: One minute please. I would like to mention here again that the Railway hawkers, as assured by the Railway Minister in his first Budget speech in 2004, should be given licence. The Commission Vendors met the Minister several times and put their demand before him. These Commission Vendors should be given proper licences so that they can lead a proper life. With these words, Sir, I conclude and thank you for having given this opportunity.

SHRI KUMAR DEEPAK DAS (Assam): Sir, I am standing here to support the Appropriation (Railway) Bill and I would like to mention some serious problems which are being faced by the people of the North-East in connection with Railway network. The North-Eastern Region is far behind in the development of Railways in comparison to the other parts of the country. There is no double-line Railway in the North-Eastern region. There is no electrification of Railways in the North-Eastern Region. There is not a single world-class Railway station in our region. Sir, it is useless to talk about planning and economic development of the State without an adequate communication system and energy supply system. The proportion of Railway track per one thousand kilometres in the entire North-East Region is the shortest as compared to the national average. The North-Eastern region stands last. During the last sixty years, we have crawled on our- knees and begged for the extension of modern Railway facilities to the North-East region, but we have failed to change the attitude of the Union Government. But I must say that our Railway Minister is a dynamic person. He has changed the entire Railway system and I believe that he is trying to give relief to the people who have been adversely affected all these years and which has crippled the life of the community of the region as a whole. I hope the hon. Minister of Railways will keep the promise that he made on the floor of this House to convert the Guwahati Railway Station into a world-class one, in addition to finding solution to problems that I have mentioned just now.

Sir, a simple request was made on an earlier occasion in this House that the newly introduced Puri Express should be named Shankardev Express. Sir, this request was made because Shankar Dev was a great reformer in the entire North-Eastern Region. Then, I request the hon. Minister to concede to the demand of the local people of the State for the stoppage of the north-bound and the south-bound trains at the sub-divisional headquarters at Bijni and Pathshala. The hon. Minister of Railways, Shri Velu, is here. He had communicated to me that the Board was examining this matter and that this problem would be sorted out within a short span of time. It is a long-standing demand of the people and the stoppage of the Puri Express at Barpeta Road railway station should be considered by the hon. Minister. I hope the Railway Minister would concede to these small demands because there is no great finance involved in this matter. The trains leaving Assam run with very old bogies, which are very unhygienic and risk to lives. I request the hon. Minister that new German bogies should be attached to trains running through the North-Eastern Region. Sir, there has been a demand for a coach factory for a long time. I request the hon. Minister that a coach factory should be established at Bongaigaon or Sorbhog because in Sorbhog, hundreds of acres of land have been

acquired by the Railways and that land has been lying idle for a long time. It would help the industrial development of the region.

Sir, national projects such as construction of the Bogibill bridge is yet to be completed. I request the hon. Minister to look into it and give due importance to such a national project which has been mentioned on earlier occasions also. Sir, we need railway over-bridge on National Highway-31 at Sangsari, Rangia, Pathsala and Chaprakata in the lateral highways. Sir, it has been a long-standing demand for over 50 years for a railway over-bridge on NH-31. I hope the hon. Minister would look into this matter. Proposal for a new railway line from Jogighopa. *via* Barpeta, Hajo Sualkuchi should also be taken up immediately.

With these words, I thank the hon. Minister and hope that he would take necessary action and look into the demands and problems of the North Eastern people. I also thank the hon. Chairman for giving me the opportunity to speak.

सुश्री सुशीला तिरिया (उड़ीसा): उपसभाध्यक्ष महोदय, सबसे पहले मैं हमारे रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहूंगी कि उन्होंने एप्रोप्रिऐशन बिल के तहत कुछ assets, acquisition, construction and replacement के लिए पैसा मांगा है। मैं रेलवे बजट पर बोलते समय हमेशा उनको बधाई देती हूं और जो पैसा वे अपने बजट में रखते हैं, उसी में से हमारे उड़ीसा को भी कुछ शेयर देते हैं, इसके लिए मैं पुनः अपने राज्य की ओर से उनको बधाई देती हूं।

महोदय, पिछले बजट में उड़ीसा को 972 करोड़ रुपए दिए गए थे और उसी में हमारे मयूरभंज की ट्रेन जो 1905 में महाराजा चन्द्र भंज देव के समय में चली थी, Rupsa to Baripada, उसको ब्रॉडगेज किया गया। ब्रॉडगेज करने के बाद ट्रेन चलाई। उसके बाद जब डिमाण्ड के तहत बारीपादा से भुवनेश्वर तक एक ट्रेन चलाने की मांग हुई, उस समय भी उन्होंने नई ट्रेन दी है। पिछले रेलवे बजट के तहत उन्होंने 106 नई ट्रेनें दीं, 105 गरीब रथ दिए, इसके लिए वे मुबारक के पात्र हैं। साथ ही साथ हमारी यूपीए सरकार को और हमारी आदरणीय सोनिया गांधी जी को, जिन्होंने इस पिछड़े राज्य को, पिछड़े क्षेत्र को हमेशा रेलवे लाइन के द्वारा मुख्य धारा में शामिल करने के लिए सोचा है और इसके लिए काम किया है, को भी बधाई देना चाहूंगी ...(**व्यवधान**)... । सच्चाई जो होती है, वह हमेशा सच्चाई ही रहती है, चाहे हम सत्ता में हों या विपक्ष में हों।

सर, मैं आपको यह निवेदन करना चाहूंगी कि 972 करोड़ होने के बाद भी और बहुत सारा काम बाकी है। आपकी बीजेपी सरकार ने भी मांग की है, उसका भी हम समर्थन करते हैं, हम विरोध नहीं करते हैं, इसलिए आप भी समर्थन कीजिए। सब मिल कर समर्थन करेंगे, मांग करेंगे तो थोड़ा ज्यादा ही रेलवे से हमको मिलेगा। सर, उड़ीसा एक पिछड़ा हुआ राज्य है, उड़ीसा को एक समय भारतवर्ष में सबसे पिछड़ा हुआ गरीब राज्य माना जाता था और अभी भी कहते हैं। जहां भी हम लोग जाते हैं, वहां पर हमारी, उड़ीसा वालों की पहचान क्या है? उड़ीसा वालों की पहचान यह है कि ये गरीब राज्य से आते हैं। गरीब राज्यों को रेलवे में ध्यान देते हुए एक सामाजिक उन्नतिकरण के लिए, पिछड़े हुए राज्यों और क्षेत्रों को आगे लाने के लिए कुछ कार्य हो। आज रेलवे की कुछ जगहें ऐसी हैं, जहां से उड़ीसा की आर्थिक स्थिति बदल सकती है, जहां पर ज्यादा कोल, आयरन ores हैं, उन क्षेत्रों को आप रेल से जोड़ने का काम कीजिए। हो सकता है कि हम लोग ज्यादा प्लान देंगे, मांग रखेंगे, तो उसको आप बजट के तहत ही ले सकते हैं, चूंकि यह एप्रोप्रिएशन बिल है, इसलिए इसके तहत नहीं कर सकते हैं। फिर भी मैं इस एप्रोप्रिएशन बिल के तहत यह बोलना चाहूंगी कि उड़ीसा में कुछ क्षेत्र ऐसे हैं, जहां पर minerals भरे हैं, उन क्षेत्रों को आप रेलवे लाइन से जोड़े। उससे रेलवे को जो धनराशि उपलब्ध होगी, उससे उड़ीसा में रेलवे से संबंधित कुछ डेवलपमेंट काम आप कर सकते हैं।

सर, मैं यह भी कहना चाहूंगी कि उड़ीसा में सर्वे काम अभी भी चालू है, बहुत सारी लाइनों की electrification की मांग की गई है, इस हाउस में भी सभी पार्टियों के सदस्यों ने मांग की है। Doubling के लिए दैतरी-बाउंसपानी और तालचर-सम्बलपुर, हरिदासपुस पारादीप, ये सब रेलवे लाइनों की Doubling की मांग की गई है। इन सभी लाइनों को जल्दी Doubling करने की मांग रखती हूं और यह मांग रखती हूं कि दैतरी-बाउंसपानी, तालचर-सम्बलपुर, हरिदासपुर-पारादीप और करापुर-रायगढ़, इन सबकी electrification भी इस एप्रोप्रिऐशन बिल के तहत करवाने की कृपा करेंगे। मैं इस तरह की ही दूसरी मांग भी करना चाहूंगी, वह यह है कि बादामपहाड़-रुपसा-बांगरीपुसी, महाराजा जी के समय में ब्रिटिशों ने भी नहीं किया, उस समय उड़ीसा में चार ही रेल लाइनें थी और 1905 रुपसा-बांगरीपुसी एक रेलवे लाइन थी, वह अभी आपके समय में भी अधूरी है। माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी उस समय बारीपदा गए थे, रुपसा-बांगरीपुसी रेलवे लाइन को अभी बारीपदा तक ही चलाया गया है, उस अधूरे काम को आप पूरा करवाने की कृपा करें। इसका सर्वे करवा कर बादामपहाड़ से लेकर क्योंझर में, जहां पर क्योंझर में अभी रेलवे लाइन है, उधर बहुत minerals भी हैं, उसी में जोड़ने की कृपा करेंगे या तो दैतरी-बाउंसपानी रेलवे लाइन जो है, उसी को आप एक्सटेंड करके बादामपहाड़ में जोडें और बादामपहाड़ से लेकर फिर बारीपदा में जोड़े। इस काम को करने में डिपार्टमेंट को एक ही कष्ट हो सकता है, एक सिमरीपार बायोस्पेयर है, जिसके संबंध में हमारी चिट्ठी के आधार पर रेलवे विभाग ने जवाब दिया था, सिमरीपार जो पहाड़ है, जो बायोस्पेयर है, यह बायोस्पेयर इसमें कुछ बाधा डाल सकती है, लेकिन मैं आपसे एक निवेदन करना चाहूंगी कि हिमाचल में भी पहाड़ हैं, जम्मू-कश्मीर में भी पहाड़ हैं। हिंदुस्तान में ऐसे बहुत सारे राज्यों में पहाड़ हैं, फिर भी वहां रेलवे लाइन है और रेल लाइन की कल्पना की जा रही है, तो मैं यह कहना चाहूंगी कि यह तो एक ही पहाड़ है, जो बीच में एक डिस्ट्रिक्ट को डिवाइड करता है। ज्यादा से ज्यादा वह आधा किलोमीटर भी नहीं है। उस पहाड़ में एक छोटी सी सुरंग बना दी जाए, तो आराम से Badam Pahar के साथ इसको आप जोड़ सकते हैं।

सर, जो एस.सी./एस.टी. का रिक्रूटमेंट चल रहा है, उसके संबंध में मैं एक निवेदन करना चाहूंगी कि आप हमेशा स्पैशल रिक्रूटमेंट लागू करते हैं, लेकिन स्पैशल रिक्रूटमेंट के तहत अभी तक जो आपका बैकलॉग है, वह पूरा नहीं हो पा रहा है। मैं जानना चाहूंगी कि बार-बार इसके अंदर क्या खामियां आ रही हैं? क्या पढ़-लिखकर ज्यादा एस.सी./एस.टी. के स्टूडेंट्स उभरकर नहीं आ पा रहे हैं? क्या एक्सचेंज से वे लोग इंटरव्यू देने के लिए नहीं आते, जबकि आपने पिछले बजट में announce किया है कि ग्रेजुएशन तक के लिए फ्री ऑफ कॉस्ट रेलवे में सफर करने की सुविधा और जो भी बच्चे इंटरव्यू देने जाएंगे एस.सी./एस.टी. के, ग्रेजुएशन के बाद, आप उनको फ्री ऑफ कॉस्ट ट्रैवल करने की सुविधा देंगे। तो मैं यह निवेदन करना चाहूंगी कि एस.सी./एस.टी. का बैकलॉग अभी तक रेलवे में पूरा क्यों नहीं हो पा रहा है? मैं कहना चाहूंगी कि कोई स्वतंत्र, इस तरह की कोई सुविधा, कोई कानून या रास्ता आप निकालें, ताकि स्पैशल रिक्रूटमेंट के तहत ज्यादा से ज्यादा एस.सी./एस.टी. के स्टूडेंट्स इंटरव्यू दें - ऐसा करके आप इस बैकलॉग को पूरा कर सकते हैं।

सर, एक और बात मैं यह कहना चाहूंगी कि हमारे राज्य में भी बहुत सारी महिलाएं हैं, जो खेल-कूद में अच्छी दिलचस्पी रखती हैं और रेल विभाग में वे application भेजती हैं। मैं उनसे पर्सनली भी मिलती हूं और बात करती हूं, तो वे मुझे बताती हैं कि उनको रेल विभाग में नौकरी नहीं मिल पाती है। एक महिला होने के नाते और sports background की होने के नाते मेरा निवेदन यह है कि यदि कोई महिला sports background की है, तो उसको रेलवे में नौकरी का प्रावधान होना चाहिए।

सर, मैं आपसे ज्यादा न कहते हुए केवल यह कहना चाहूंगी कि आपने ईस्ट कोस्ट रेलवे में कुछ जगहों को रेल लाइन से जोड़ा है, इसलिए ईस्ट कोस्ट लाइन को मैं ज्यादा डेवलप करने का निवेदन करूंगी। साथ ही, उसका जो jurisdiction है, जो हमारी ईस्ट कोस्ट Baunspani-Badam Pahar रेल लाइन है, वह अभी साउथ ईस्ट रेलवे jurisdiction में आ रही है, लेकिन जब आपने ईस्ट कोस्ट रेलवे लाइन भुवनेश्वर में दी है, तो उसी के अच्छे

कोऑर्डिनेशन के लिए आप Baunspani-Badam Pahar को भी ईस्ट कोस्ट रेलवे के jurisdiction के अंदर रखें, ताकि आपका कोऑर्डिनेशन का काम अच्छी तरह हो सके।

सर, एक भद्रक-लक्ष्मणनाथ सैक्शन है, जिसे खुर्दा रोड़ डिवीजन में रखने का मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगी। साथ ही झारसुगुड़ा, किरिबुआ, राउरकेला, लोहाघाट - इन सबको सम्बलपुर डिवीज़न में जोड़ने का मैं निवेदन करना चाहूंगी। ये सब अभी ईस्ट कोस्ट रेलवे होने के बाद ईस्ट कोस्ट को इतना छोटा रखना, उसके पहले जो साउथ ईस्ट में था, वह जगह भी ईस्ट कोस्ट के आस-पास की है। बीच में से कुछ जगह साउथ ईस्ट में आती है, उसी के साथ-साथ कुछ जगहें ईस्ट कोस्ट में आती हैं। रेल विभाग को खुद administrative point of view से कोऑर्डिनेशन में जरूर असुविधा हो रही होगी, तो मैं यह निवेदन करना चाहूंगी Baunspani-Badam Pahar को भी जोड़ें और भद्रक-लक्ष्मणनाथ को भी जोड़ें और झारसुगुड़ा-किरिगुरु और राउरकेला-नुआगांव को भी जोड़ें। झारसुगुड़ा-हिमगिरी को भी सम्बलपुर डिवीज़न से जोड़कर ईस्ट कोस्ट की आमदनी बढ़ाएं, यह मेरा आपसे निवेदन है।

महोदय, उड़ीसा हमेशा पिछड़ा हुआ राज्य होने के नाते रेलवे में भी पिछड़ा है और लालू जी और यू.पी.ए. सरकार के तहत, जबकि इस बार कुछ धनराशि ज्यादा मिली है, लेकिन वह sufficient नहीं है। मैं निवेदन के साथ कहना चाहूंगी कि गरीब रथ जो आपने चलाया है, यह अच्छी बात है, दूसरे राज्यों के समान लाने के लिए। यह एप्रोप्रिएशन बिल जरूर है, लेकिन इसके तहत भी आप कुछ धनराशि रखें - कंस्ट्रक्शन के लिए, डबलिंग के लिए या ब्रॉडगेज के लिए। इस प्रकार ज्यादा न कहते हुए मैं मोटी-मोटी बातें दोबारा रिपीट करना चाहूंगी। लालू प्रसाद जी आ गए हैं इसलिए मैं फिर से कहना चाहती हूं कि रूपसा-बांगरीपोसी जो आपकी अधूरी लाइन है, उस अधूरी लाइन को आप केरंझर में अपनी सरकार के समय में ही पूरा करने का कष्ट करें। लालू जी, रिकॉर्ड में आ गया है, मैं इस संबंध में पहले कह चुकी थी, केवल आपके ध्यान में लाने के लिए ही मैंने यह बात फिर से कही है। बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री विजय कुमार रूपाणी (गुजरात): धन्यवाद महोदय, 5 अरब 26 करोड़ रुपए की लागत रेलवे को दी जा रही है और 144 कामों के लिए यह पैसा उनको मिल रहा है। सबसे पहले गुजरात के सांसद और हमारे गुजरात से रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री श्री नारनभाई रठवा जी यहां बैठे हैं। मैं यह कहना चाहता हूं कि यह हमारे लिए दुख की बात है कि 144 कामों के लिए 5 अरब 26 करोड़ रुपए की लागत में से एक भी काम गुजरात में रेलवे को अपग्रेड करने के लिए इसमें शामिल नहीं किया गया है। यह दुर्भाग्य की बात है। हम यह मानते हैं कि यह पॉलिटिकली, राजकीय किन्नाखोरी है। गुजरात में बीजेपी का शासन है, नरेन्द्र मोदी जी का शासन है इसलिए रेलवे में गुजरात की ओर आप लोग बिल्कुल ध्यान नहीं दे रहे हैं। आप गुजरात से हैं, रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री हैं, फिर भी यह हो रहा है, यह सबसे बड़े दुर्भाग्य की बात है। दूसरा, पूरे भारत का जो सागर तट है, उसमें 1600 किलोमीटर का हमारे गुजरात का सागर तट है। पूरे उत्तर भारत को विश्व के साथ जोड़ने के लिए, मुम्बई से भी कम अंतर पर गुजरात के पोर्ट - कांदला बंदरगाह, मुंद्रा बंदरगाह - उत्तर भारत को जोड़ने के लिए सबसे कम अंतर पर डेवलप हो रहे हैं। इसके अलावा 10 नए बंदरगाह यहां बन रहे हैं। इसलिए इन्फ्रास्ट्रक्चर डेवलपमेंट में रेलवे सबसे बड़ी आवश्यकता है। हमने पहले भी मांग की थी और आज भी मांग कर रहे हैं कि भारत की जीडीपी बढ़ाने के लिए पोर्ट डेवलपमेंट एक्टिविटी में रेलवे को जोड़ना चाहिए। हमारी पहले से यह मांग रही है कि ब्रॉडगेज लाइन वहां सागर तट पर पहुंचनी चाहिए। जैसे आपने इन पूरक मांगों में कश्मीर में ज्यादा से ज्यादा धन लगाया है उसी तरह से यह सागर तट है, वहां तक भी रेलवे के इन्फ्रास्ट्रक्चर को जोड़ना देश के विकास के लिए अति आवश्यक है। आप इस काम को नहीं कर रहे हैं - यह बड़े दुख की बात है। इसके अतिरिक्त आप बता रहे हैं कि रेलवे ने नए-नए शिखर छुए हैं लेकिन आज भी गुजरात में डिस्ट्रिक्ट प्लेस में भी रेलवे नहीं पहुंची है। हमारे गुजरात में अमरेली डिस्ट्रिक्ट एक डिस्ट्रिक्ट प्लेस है। लेकिन आपने डिस्ट्रिक्ट सेंटर को भी रेलवे से नहीं जोड़ा है। यह भी हमारी बहुत पहले से डिमांड

है। हम नए-नए शिखरों की बात कर रहे हैं लेकिन जो प्राथमिक सुविधा और बेसिक बात है, वह हम भूल गए हैं और उस पर हमारा ध्यान नहीं गया है। आज सभी सांसदों ने, लोक सभा में भी मांग की है और यहां पर आपकी पार्टी के सांसदों ने भी मांग की है। यूपीए के सांसदों ने अपने इलाके में जो-जो डिमांड पहले से की है, बजट सत्र में भी वे बार-बार यहां डिमांड करते रहे हैं - वे लोग भी कह रहे हैं कि उन बातों को अभी तक इसमें सम्मिलित नहीं किया गया है। सभी स्टेट्स से इस संबंध में मांग आ रही है। अभी मेरे से पूर्व उड़ीसा की बात की गई कि वह गरीब राज्य हैं, वहां पर रेल पहुंचनी चाहिए। उससे पहले असम की बात हुई, यहां से पश्चिमी बंगाल की बात हुई, हमने गुजरात की बात की है। यानी सभी राज्यों में असंतोष व्याप्त है और सभी सांसद मानते हैं कि हमारी डिमांड पूरी नहीं होे रही है। ब्रॉड गेज लाइन की तो बेसिक बात है। आपने बजट में मांग की है, एस्केलेटर होना चाहिए। लेकिन जहां ब्रॉड गेज अभी तक नहीं है, तो वहां पहले ब्रॉड गेज पहुंचना चाहिए। गरीब इलाकों में जहां रेल नहीं पहुंची है, पहले वहां पहुंचनी चाहिए। तो ये जो बेसिक बातें हैं, वे तो वहीं की वहीं पड़ी हुई हैं। जैसे यहां पैसेंजर्स की सुविधाओं के बारे में बात हुई, पैसेंजर्स बढ़ते जा रहे हैं। अभी वेकेशन होने वाला है। तो रेलवे में टिकट या रिजर्वेशन भी नहीं मिलता है। तो पैसेंजर्स के लिए जो सुविधाएं होनी चाहिए वे तो वैसी ही पड़ी हुई हैं। रेलवे फाटक के बारे में भी बहुत डिमांड है। हमारे डिस्ट्रिक्ट की बात है जहां रास्ते को तोड़ दिया है, जहां से रेल निकाल रहे हैं। दोनों तरफ स्टेट हाइवे है। तो स्टेट हाइवे के बीच से रेलवे जा रही है, जिससे रास्ता ही खत्म हो गया है। रेलवे नया रास्ता भी नहीं बना रही है, पुल भी नहीं बना रही है। फाटकों की बात पुरानी हो गई है। अब हम विकसित देश की बात कर रहे हैं, क्योंकि आपने बाइस हजार करोड़ का मुनाफा बताया है। मुनाफा इतना हो रहा है फिर भी छोटी-छोटी समस्याएं ऐसे ही पड़ी हुई हैं। आज मुम्बई की रेल यात्रियों से भरी पड़ी है, जिसमें लोग बाहर लटक रहे हैं। इसके बारे में आपने क्या सोचा है? इस तरह से समस्याएं बढ़ती जा रही हैं और सामान्य लोग पिसते जा रहे हैं। इतनी सारी लागत आप लगा रहे हैं। इसलिए उसके बारे में आपको सोचना चाहिए।

हमारे मध्य प्रदेश में सागर इलाके के लोग सभा सांसद वीरेन्द्र कुमार जो अपने इलाके के बारे में कुछ डिमांड कर रहे थे, आपकी आर.पी.एफ. ने उनको पीटा। इधर लालू जी मुम्बई के बारे में रिएक्शन दे रहे हैं, जबकि आपकी पुलिस हमारे सांसद को पीटती है। उसके बारे में आप चुप बैठे हैं। ऐसे एटीट्यूड के बारे में कोई सुधार नहीं है जिसके बारे में सांसद लोग दुखी हैं। तो इसके बारे में भी आपको एटीट्यूड बदलना पड़ेगा।

श्री रुद्रनारायण पाणि (उड़ीसा) : बीना स्टेशन पर सागर के लोक सभा मेंबर वीरेन्द्र कुमार को आर. पी. एफ. ने पीटा। यहां दोनों रेल मंत्री और गृह मंत्री बैठे हुए हैं। ...(**व्यवधान**)... आप क्या कर रहे थे। ...(**व्यवधान**)...

श्री रघुनन्दन शर्मा (मध्य प्रदेश)**:** इस प्रजातंत्र में किसी सांसद की पिटाई होती है ...(**व्यवधान**)...

श्री रुद्रनारायण पाणि: रेलवे प्रशासन वहां किसी कारणवश दुकानदारों को हटा रहा है, तो वहां क्या सांसद नहीं जाएंगे। सांसद गए तो आर.पी.एफ. वालों ने उनकी पिटाई की।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN)**:** Please, Mr. Pany. ...*(Interruptions)*... What do you want? ...*(Interruptions)*... Please sit down. ...*(Interruptions)*... Please take your seat. You can proceed now.

श्री लालू प्रसाद: हम इसका जवाब रिप्लाई में देंगे। सांसद जी को जिस दिन चोट आई हमने टेलीफोन से बात की, उनके भाई से बात की तथा हालचाल पूछा था। हमने इसमें क्या कार्रवाई की है, वह जवाब में हम आपको बताएंगे।

श्री विजय कुमार रूपाणी: हमारे गुजरात में द्वारका और सोमनाथ की बात है, अभी कुछ दिन पहले पूजन के लिए द्वारका लालू जी आए थे तथा रेलवे का भी कुछ कार्यक्रम था। गुजरात में ब्रॉडगेज अभी तक नहीं मिली है, और यहां डबल ट्रेक भी चाहिए। हमारे माननीय सदस्यों ने बताया गुजरात और वेस्टर्न रेलवे में से भी ज्यादा रेवेन्यू मिलती है। जहां रेवेन्यू ज्यादा होती है तो वैसी अच्छी सुविधा उनको नहीं मिलती है। आप इस पूरक बजट में 144 काम लेकर यहां आए हैं। लेकिन इसमें गुजरात के डवलपमेंट का एक भी काम नहीं है। यह बात ठीक नहीं है। तुरन्त ही डबल ट्रैक और इलेक्ट्रिफिकेशन का पूरा कार्य सोमनाथ तक और द्वारका तक होना चाहिए। एग्रीकल्चरल गुड्स के लिए यातायात जल्दी होना चाहिए। हमारे यहां महुआ, राजुला इलाके में किसान जितना प्याज उगाते हैं, उतना उनको रेलवे का कोटा नहीं मिलता है, बोगी नहीं मिलती है, ट्रैक नहीं मिलता है, इसकी वजह से किसानों को

नुकसान होता है और इसका हमारी इकॉनामी पर असर पड़ता है। ऐसी बहुत सी छोटी-छोटी बातें हैं, जिनके कारण हमारा नुकसान होता है और लोगों की रेलवे के प्रति जो श्रृद्धा होनी चाहिए, वह नहीं होती है।

अंत में, मैं इतना ही कहना चाहता हूं कि हमारे कई सदस्यों ने यह बताया है कि अगले बजट में यह करना है, अगले बजट में वह करना है, लेकिन मैं मानता हूं कि जिस तरीके से हो रहा है, तो अगला बजट आप से तो पेश होने वाला नहीं है, कोई दूसरे लोग ही अगला बजट पेश करेंगे, इतना काफी है।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): Thank you, Mr. Rupani.

Now, Mr. Mysura Reddy.

SHRI M.V. MYSURA REDDY (Andhra Pradesh): Thank you, Sir. The Railway Minister comes before this Parliament for approval for appropriation of certain sums through Supplementary Demands to meet the Railways' financial requirements. Though it is a ritual, it gives us an opportunity to ventilate our grievances pertaining to our State and also to make some suggestions.

Sir, the hon. Minister has come to this House to seek Supplementary Demands for 146 works in different zones. Sir, if I look at this anticipated cost outlay during 2008-09 and the amount sought for token Supplementary Grant, Sir, it amuses me. The Railways are not interested in creating infrastructure or taking up the works. It appears to me that these works were shown in the Supplementary Grants for satisfying the people's aspirations. That's why I am calling these Supplementary Demands a pre-election gimmick.

Sir, I am quoting one example which clearly shows how serious the Railways are about their projects, particularly in South Central Railway which is the second highest earning zone among the 14 zones. In spite of their earnings, if you see the allocation to this zone, it is a laughingstock. Sir, when the Railways want to take up a work in South Central Railways, they want to propose an electric loco shed to home 100 locos. The estimated cost of this project is Rs.50.3 lakhs, but in the Supplementary Grants, they have shown as a token grant of Rs.2,000. Sir, it is amazing to me. But, if you examine, around Guntakal, there are five railway routes. One route is Guntakal-Nandalur. That is 220 kilometres route, pending for electrification. Another route is Guntakal-Hospet-Vasco which is 558 kilometres. It is surveyed but not taken up. Another is Lingampalli-Wadi which is 161 kilometres. It is also pending. Another is Wadi-Guntakal. That is not sanctioned. Another is Secunderabad-Guntakal. That is also not sanctioned. I am not agonised against sanction of this loco shed at Guntakal. But, how the electrical locos will come to this Guntakal station without any electrification from any of the four directions? That means this token grant of Rs.2,000 is a pre-election gimmick to satisfy people's aspirations of that area only. They are not at all interested in taking up the work and developing that area even though it is the second highest revenue earning zone among the 14 zones. Another thing is, in Andhra Pradesh, the Railways has not sanctioned any single rupee for the MMTC Phase-2, This caters to the needs of twin cities. Poor people can travel at cheaper rates and it is the easy mode of transport. It will even cater to the needs of Hyderabad Metro which it intended to do. Nowadays, people are saying that Hyderabad Metro is a real estate metro. It is not peoples' metro. The people used to say that it is torpedoed for the sake of the real estate metro. I request the hon. Minister to consider this aspect. He knows about the situation in Andhra Pradesh as to what is going on in Andhra Pradesh. For the sake of people, kindly sanction some amount and take up the second phase of the MMTC Railway also. Another thing is, a few days back, the people of Nandalur, that is, in Cuddapah district in Andhra Pradesh, they represented along with people of Vizag regarding the development at Nandalur railway station. Previously, there was a loco shed when steam engines

were there. Now, the entire infrastructure is remaining idle because of the phasing out of the steam engines. So, they also came and represented, last year also and this year also to the hon. Minister. Last year in the Budget itself, the hon. Minister assured this House that he will utilise this infrastructure of 500 acres of land, quarters and all those things which will benefit the Railways and the local people also. I request the hon. Minister to assure this House that he will utilise at least the wagons repair shop which can be utilised.

Another one or two small things I want to bring to the notice of the hon. Minister. I am not asking for any railway project or creation of infrastructure. I am asking for stoppage of two trains at two railway stations. One is the Sampark Kranti Express. This train runs between Tirupati and Delhi. I am requesting the hon. Minister to take necessary steps to stop this train at Yerraguntla station in Cuddapah district in Andhra Pradesh. This station is surrounded by 4 cement plants and one thermal station, and a satellite township is also there. That is why it is the second highest revenue earning station in the Guntakal division. That is why I am requesting the hon. Minister to utilise his good offices and assure this House to stop this train at Yerraguntla station.

Another request is, the people are agitating at Anakapalli because the Garib Rath is going to start in Andhra Pradesh State from Secunderabad to Vizag. The Anakapalli people in Vizag district are agitating for the stoppage of this train at Anakapalli station. I request the hon. Minister to assure this House to stop this train at Anakapalli. This is a small favour for passing the Appropriation Bill. With this, I am thanking you very much.

श्री राजनीति प्रसाद (बिहार): उपसभाध्यक्ष महोदय, एक पुरानी कहावत है कि जो गाय ज्यादा दूध देती है, लोग उसको ज्यादा दोहना चाहते हैं। यह बात सही है अगर आपकी मांग ज्यादा है, तो कहेंगे कि यह नहीं हुआ, वह नहीं हुआ। मैंने इतने लोगों का भाषण सुना है और मैं उनको बड़े ध्यान से सुन रहा था, किसी ने यह नहीं कहा कि रेलवे में जो तरक्की हुई है, उसका क्रेडिट रेल मंत्री को या रेलवे के स्टाफ को जाता है। इस बारे में बहुत ज्यादा नहीं कहा, लेकिन ज्यादातर लोगों ने अपनी मांग को यहां पर रखा है। यह सही है कि आपकी मांग होनी चाहिए, हमारी भी मांग होगी ...(**व्यवधान**)... लेकिन एक मिनट, रुकिए ...(**व्यवधान**)... आप बोलेंगे तो मैं क्विट कर जाऊंगा ...(**व्यवधान**)... आप बोलेंगे तो मैं कन्फ्यूज हो जाऊंगा। हमें बोलने दीजिए।

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): उन्होंने काम अच्छा किया है, उन्हें बोलने दीजिए ...(**व्यवधान**)...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): Don't disturb him. You are a senior Member. *...(Interruptions)...*

श्री राजनीति प्रसाद: सर, ऐसे तो नहीं चलेगा। हम लोग नहीं बोलते हैं। ...(**व्यवधान**)...

SHRI PRAFUL PATEL: Sir, what is wrong in it if somebody acknowledges the works done by the Minister?

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): There is nothing wrong.

श्री राजनीति प्रसाद: पूरी दुनिया यह कहती है, हिंदुस्तान के सारे लोग यह कहते हैं, आप भी यह कहते हैं कि लालू जी की रेलगाड़ी चक-चक चलती है। आप यह कहते हैं। सर, एक बात बताता हूं। अभी आपको एक नई उपलब्धि हुई है, उसके बारे में बताता हूं। मैं अभी डेरी ऑनसोन गया था। वहां पर डालमिया नगर है। वहां डालमिया नगर में, रेल मंत्री लालू प्रसाद जी ने एक कारखाना खोलने की योजना बनाई थी। इससे पहले गया था तो पता चला था कि वहां पर कोई हाई कोर्ट का रेस्ट्रिक्शन हो गया है, यह नहीं बनेगा। वह कारखाना चौबीस-पच्चीस साल से बंद था, लेकिन रेल मंत्री जी ने जब कहा कि वहां कारखाना लगाएंगे तो वहां के लोगों की उम्मीद बढ़ गई। वे वहां

पर चौबीस या पच्चीस तारीख को शिलान्यास करने के लिए जा रहे हैं और वहां पर कारखाना लगाएंगे। आपने सुना होगा कि रायबरेली में एक कारखाना लगने जा रहा था तो किस तरह का हंगामा हुआ। आपने यह भी देखा है, एक साहब यहां बोल रहे थे कि सरकार की तरफ से, राज्य सरकार की तरफ से भूमि देने के बारे में बहुत रेस्ट्रिक्शन वाला न्योता है। मैं एक पदाधिकारी से पूछ रहा था कि रेलवे लाइन के ट्रैक पर जो गाड़ी चलती है, समय पर आने के लिए ट्रेन तो समय से चलती है, लेकिन वह कहीं-कहीं पर देर तक रुक जाती है, इसका क्या कारण है। अगर उस ट्रैक को बढ़ाएंगे तो उसके लिए जमीन चाहिए, जगह चाहिए, अगर सरकार नहीं देगी तो यह कहां से बढ़ेगा। एक और उपलब्धि है। आपने देखा होगा कि यदि आप 139 पर फोन करें तो उस टेलिफोन पर आपको सारी सुविधाएं मिल जाती हैं। इतना ही नहीं, आपको ट्रेन का टिकट, रिजर्वेशन भी मिलता है। सर, जो रेल चार बरस पहले बिल्कुल बैंकरप्सी के रास्ते जा रही थी, लालू प्रसाद जी ने उसे ट्रैक पर लाने का काम किया है और बहुत अच्छा काम किया है। हम लोग उन्हें एप्रिशिएट करते हैं कि रेल का जो भट्ठा बैठने वाला था, आपने उसे करोड़ों रुपए का मुनाफा दिया है। यह कम महत्व की बात नहीं है। आपने अभी कहा कि रेलवे के पैसेन्जर लोगों को सुविधा नहीं मिली है। आप स्टेशन पर जाइए। रेलवे के पैसेन्जर हैं, उन्हें अच्छी सुविधा मिली है। अब कोई मारा-मारी नहीं होती है, बल्कि लाइन में खड़े होकर चढ़ते हैं और उन्हें सुविधा मिलती है। आपने कहा कि पैसेन्जर ट्रेन को आपने सुविधा नहीं दी है, बल्कि मालगाड़ी को दी है। हम लोगों ने मालगाड़ी को कबाड़ीखाना बनाने का काम नहीं किया है, मालगाड़ी भी उसी तरह चलेगी। अगर मालगाड़ी ठीक नहीं चलेगी, मालगाड़ी की सुविधा ठीक नहीं होगी तो हमारी जो कोमोडिटी है, देश और राज्यों में जो सामान जाता है, उसकी भी कीमत बढ़ेगी, इसलिए हम लोगों ने मालगाड़ी की भी सुविधा दी है।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): Please wind up. The Minister has to reply ...*(Interruptions)*...

श्री राजनीति प्रसाद: पैसेन्जर ट्रेन ...(**व्यवधान**)... की तरह नहीं कि वह जाए ...(**व्यवधान**)...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): The hon. Minister has to reply. That is all right. ...*(Interruptions)*...

श्री राजनीति प्रसाद: अंत में मेरा यह कहना है ...(**व्यवधान**)...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): You should cooperate with the hon. Minister. ...*(Interruptions)*...

श्री राजनीति प्रसाद: एक सैकिण्ड ...(**व्यवधान**)... अभी खत्म करता हूं ...(**व्यवधान**)... आपने बोलने दिया है ...(**व्यवधान**)... क्या आप लोग मेरे बोलने पर ही झंझट करेंगे ...(**व्यवधान**)... आप ऐसा करते हैं ...(**व्यवधान**)... एक मिनट बोलने दीजिए ...(**व्यवधान**)... महोदय, रेलवे का एक बहुत बड़ा कारखाना जमालपुर में था। उसमें 22 हजार लोग काम करते थे, लेकिन ...(**व्यवधान**)... एक मिनट रुकिए ...(**व्यवधान**)...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): Now, we want to pass it. *(Interruptions)*... We want to pass it. ...*(Interruptions)*... All right. ...*(Interruptions)*... Now, Mr. Syed Azeez Pasha. Just one minute. ...*(Interruptions)*...

श्री राजनीति प्रसाद: उस कारखाने को भी बहुत-सा पैसा ...(**व्यवधान**)...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): We want to pass it. Please. ...*(Interruptions)*...

श्री राजनीति प्रसाद: अभी यहां जो जय प्रकाश जी, ...(**व्यवधान**)... उनके माध्यम से बहुत-सा पैसा लालू जी ने दिया। धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): Mr. Syed Azeez Pasha, just one minute. ...*(Interruptions)*...

SHRI SYED AZEEZ PASHA (Andhra Pradesh): Sir, it is not possible. What is this? ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): That is it. ...*(Interruptions)*... There is no time. ...*(Interruptions)*...

SHRI SYED AZEEZ PASHA: You are the only person. ...*(Interruptions)*... one minute. *(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): Then you write to the Minister. ...*(Interruptions)*...

SHRI SYED AZEEZ PASHA: You give me two or three minutes. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): No, no. ...*(Interruptions)*... Just one minute.

SHRI SYED AZEEZ PASHA: You give me two or three minutes. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): You take two minutes. ...*(Interruptions)*... Everybody spoke like that. ...*(Interruptions)*...

SHRI SYED AZEEZ PASHA: Sir, I rise to participate in the Appropriation (Railways) Bill No.4, 2008. When we talk about the performance of the Railways, we can talk about some plus or minus points. You know what the plus point is. It has already earned a lot of profit. The minus points are the slow pace of work, non-fulfilment of the promises, etc. So, what we feel is that the works in the backward areas are not being taken up at the pace at which they are supposed to have been taken up. This is one of the negative features. At the time of introduction of the Railway Budget, the South Central Railway also asked us to give some suggestions. We have given several suggestions. But I don't know what happened to those suggestions. The most serious thing is that the allocation of fund is not on the basis of the performance of each railway zone. The South Central Railways' performance is very good. But, as regards allocation, there is step-motherly approach. I would like to mention that in respect of Andhra Pradesh, all the MPs from the State irrespective of their party affiliation, represented to the Minister of Railways saying that so many lines, where survey is over, are still not sanctioned. They represented about the electrification and all other things. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): Now you write to the Minister. ...*(Interruptions)*...

SHRI SYED AZEEZ PASHA: I will quickly sum up by saying two or three things. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): You can write to the Minister or you can place it on the Table. No problem. ...*(Interruptions)*...

SHRI SYED AZEEZ PASHA: The survey of Nadikudi-Sri Kalahasti line is over. It has to be sanctioned. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): Mr. Pasha, now there is a problem. ...*(Interruptions)*...

SHRI SYED AZEEZ PASHA: The laying of double line from B.B. Nagar to Guntur and electrification should be taken up seriously. ...*(Interruptions)*... (**Time-bell**)....

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): You can write to the Minister. ...*(Interruptions)*...

SHRI SYED AZEEZ PASHA: The Manoharabad-Kothapalli line via Siddipet should be taken up immediately. Last time also I suggested that a lot of pilgrims are going from Hyderabad to Ajmer. So, a daily train from Hyderabad to Ajmer has to be introduced. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): Please conclude. You can now write to the Minister. ...*(Interruptions)*...

SHRI SYED AZEEZ PASHA: Lastly, there are a lot of problems in the recruitment. I would like to request the hon. Minister to lay a White Paper on the recruitment for the past ten years and as to how many States were represented in the recruitment. If he does it, so many apprehensions can be removed. ...*(Interruptions)*... Anyway, I submit these things for your consideration.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): Hon. Minister. ...*(Interruptions)*... Yes, hon. Minister.

श्री लालू प्रसाद: महोदय, सबसे पहले मैं सभी माननीय सदस्यों के प्रति आभार व्यक्त करता हूं, जिन्होंने सप्लीमेंटरी डिमांड्ज में बहुत संक्षेप में और कम समय में भारतीय रेल के विषय में सुझाव दिया तथा अपने-अपने सेगमेंट और इलाके के मामले में कई सुझाव दिए, जैसे - कहीं ट्रेन रोकने का, कहीं ब्रॉड गेज करने का। इसको मैंने अपने ज़हन में समुचित कार्रवाई के लिए ग्रहण कर लिया है। अब यह पांच साल का क्लोजिंग ईयर है। साढ़े चार साल में भारतीय रेल का जो कायाकल्प हुआ है, उसमें आप लोगों का भी सहयोग रहा है। एन.डी.ए. के शासन में, कल की भारतीय रेल और आज की भारतीय रेल में जमीन-आसमान का फर्क है। यह मैं नहीं बोलता हूं, देश-भर में ही नहीं, बल्कि दुनिया भर में भारतीय रेल के बारे में चर्चा है। भारतीय रेल, जो हमारी लाइफ लाइन है, जिसमें 14 लाख कर्मचारी हैं, 13 लाख पेंशनर्स हैं तथा उसमें कितने ही लोगों को डायरेक्ट रोज़गार मिलता है, उसमें हर तरह की सुविधा देने और भारतीय रेल को पटरी पर लाने में आप लोगों का भी सहयोग रहा है, इसके लिए मैं आपके प्रति आभार व्यक्त करता हूं।

माननीय श्री व्यास जी ने अपने भाषण के क्रम में स्वीकार किया कि मैं इंजीनियर हूं। आऊट ऑफ टर्न का क्या मतलब होता है? out of turn का मतलब होता है, जैसे लेबर डिपार्टमेंट की चर्चा रोककर मेरे मंत्रालय की चर्चा शुरू हो गई, लेकिन मेन बजट में जो प्रोजेक्ट शरीक नहीं किया गया था और जो प्रोजेक्ट प्लानिंग कमीशन में या फाइनेंस मिनिस्ट्री में पेंडिंग रहता है, उसको ज्यादा दिन तक रोक नहीं सकते। उनकी क्लिअरेंस होने के बाद वे छोटे-मोटे 146 प्रोजेक्ट्स जिनका मैंने जिक्र किया है, उनको हम आउट ऑफ टर्न मानते हैं। इसमें आउट ऑफ टर्न का मतलब यह नहीं है कि वह कहीं दूसरी जगह चला जाता है। महोदय, भारतीय रेल का फूल प्रूफ सिस्टम है।

महोदय, भारतीय रेल के हमारे कर्मचारी काफी खुश हैं और देश की जनता व आम आदमी भी काफी खुश है। आप लोग भी खुश हैं। यह भारतीय रेल आपकी रेल है, लालू यादव का रेल नहीं है। यह हमारी रेल भारत की लक्ष्मी है और रेलवे में लगातार सुधार हो रहा है, काफी प्रगति हो रही है। इसमें सभी को राष्ट्रीय एकता को मजबूत करने का अवसर मिलता है। महोदय, हाल ही में, माननीय प्रधान मंत्री जी, सोनिया गांधी जी और हम लोग श्रीनगर गए थे। आजादी के 60 साल बाद भी जो हमारे जम्मू-कश्मीर का इलाका अलग-थलग पड़ा था, वहां गाड़ी चलाकर हमने उसे मुख्यधारा से जोड़ने का काम किया है। हमको नेशनल प्रोजेक्ट्स से जो पैसे मिले थे, और भी काम हमारा तेजी से चल रहा है, उससे जम्मू-कश्मीर के लोग काफी खुश हैं। उस इलाके के हमारे भाई व बहन काफी खुश हैं।

महोदय, और ज्यादा-से-ज्यादा गाड़ी की मांग हो रही है। मुझे सबसे बड़ा फख इस बात का है कि जबसे हम रेल घाटी में जम्मू-कश्मीर के इलाके में चला रहे हैं, हमारी गाड़ी पर एक भी रोड़ा उस इलाके में नहीं फेंका गया है। कहीं भी टैरिरिस्ट अटैक, जिसे हम so called terrorist attack मानते हैं, जिसे हम chronic इलाका मानते हैं, कहीं भी जम्मू-कश्मीर में sabotage नहीं हुआ। हम जिसे अलग-अलग लेकर चलते थे, वहां भारतीय रेल में कोई sabotage नहीं हुआ। जो peaceful State है, जो शांत राज्य हैं, वहीं पर घटनाएं होती हैं। भारतीय रेल को सब लोग target करते हैं। हर आदमी कमजोर गाय समझकर रेल जला रहे हैं। वे यह नहीं समझ रहे हैं कि अपने घर को जला रहे हैं। कहीं कोई गाड़ियों को ambush कर देते हैं और कहीं पटरी खोल देते हैं। एक दिन मैं पटना लौट रहा था एम.आर. स्पेशल से तो मालूम हुआ कि दादरी के पास आरी से ही लाइन को काट दिया है। इस तरह की घटनाएं लगातार होती हैं। जो भी कहीं आंदोलन होता है, चाहे गूजर भाईयों का आंदोलन हो या सच्चा डेरा की लड़ाई हो, सिख भाईयों का लड़ाई हो - ये सब लोग हमारी रेलगाड़ी पर चढ़ जाते हैं, इंजन पर खड़े हो जाते हैं। महोदय, इंजन का क्या अपराध है? रेल का क्या अपराध है? महोदय, एक दिन हमारा रेल बंद हो जाती है तो न जाने कितने का

खमियाजा हमको भुगतना पड़ता है। इसीलिए भारतीय रेल में जो देश का पैसा विदेश में जाता था - हमको व्हील चाहिए थे, हमको विजन चाहिए थे, कोच हमको चाहिए थे और बेरोजगारी का इतना बड़ा आलम है कि जिसके लिए लोग मारा-मारी, झंझट करते हैं, अलग-थलग राज्य का नारा लगाकर देश का नुकसान कर रहे हैं। तो हम देश में ज्यादा-से-ज्यादा चाहे केरल हो, बिहार हो, उत्तर प्रदेश हो या जहां भी हो, सब जगह जो हमारे कल-कारखाने बंद हो रहे थे, चाहे चक्का का हो, ढोको का हो या कपलर्स का हो - ये कल कारखाने हम भारतीय रेल में लगा रहे हैं और dedicated freight corridor, third line हम बिछा रहे हैं। जहां गाड़ी का huge congestion हमारी existing line पर है, existing line में काफी नई-नई गाड़ियों की आप मांग करते हैं, उसमें आप लोगों का विश्वास, पैसेंजर्स का या लदान में जब हमारी आमदनी बढ़ी है, तो existing line के प्रेशर को खत्म करने के लिए पंजाब के लुधियाना से ईस्टर्न कॉरीडोर, वहां के मुख्य मंत्री ने तो कहा कि चंडीगढ़ से शुरू करिए, महोदय, हम लुधियाना से हावड़ा ले जा रहे हैं। हम थर्ड लाइन से जा रहे हैं, जो डबल है। हमने यह भी आश्वस्त किया है कि कहीं भी किसी शहर को, किसी गांव को हम उजाड़ेंगे नहीं और हमारी यह थर्ड लाइन डबल लाइन बनेगी। इससे हम पूरे पोर्ट्स को कवर करेंगे। वेस्टर्न कोरिडोर में, महोदय, दिल्ली से मुंबई और सेकेंड फेज में मुंबई से चैन्नई और चैन्नई से हावड़ा लेंगे। यह डबल लाइन बनने से फ्रेट कोरिडोर से इंडस्ट्रियल हब हो जाएगा वेस्टर्न कोरिडोर में। ईस्टर्न कोरिडोर और वेस्टर्न कोरिडोर, जिसमें हमने काम शुरू किया है, इससे भारतीय रेल का कायाकल्प होने वाला है।

महोदय, अभी तक हमने भारतीय रेल में जो सरप्लस अर्जित किया है, वह 69,000 करोड़ है और यह पांचवां साल जब पूरा होगा, तो एक लाख करोड़ रुपया अपने कर्मियों को बोनस देकर, सब तरह का एरियर देकर और सारी सुविधा देते हुए हम आगे बढ़ेंगे फुली एअर कंडीशंड गरीब-रथ राजधानी से राजधानी और ब्रॉड लाइन में भी। इनके राज में जय-श्रीराम के राज में, इनको ध्यान नहीं आया और वहां से, सोमनाथ से आडवाणी जी ने यात्रा निकाली थी ...(**व्यवधान**)... महोदय, अभी मैं सोमनाथ गया था। पहली बार जिंदगी में सोमनाथ गया था, जहां से उन्होंने यात्रा निकाली थी, वहां सोमनाथ बाबा के चरणों में हमने सोमनाथ से गाड़ी चलाई। सारे तीर्थ-स्थान, जो मुस्लिम भाइयों के हैं, हिन्दू भाइयों के हैं, सबको हमने जोड़ दिया। सोमनाथ भी मैं गया, फिर वह समूचा इलाका, वह सारी जमीन हम लोगों की है। वह किसकी भूमि है, आपको तो मालूम है? द्वारका से लेकर रामेश्वरम तक यादव भूमि है, यदुवंशियों की भूमि है। अब वहां अखबार वालों ने पूछा कि साहब, यहां पर आप भोले बाबा का दर्शन करने आए हैं, कहीं वह नाराज तो नहीं हो जाएंगे? हमने कहा कि क्यों नाराज हो जाएंगे? यहीं से आडवाणी जी का रथ निकला था, हमने पकड़ा था। हमको भोले बाबा ने बुलाया है कि तुमने ठीक काम किया है। हमारी बदनामी हो रही है। आडवाणी जी ने जब रथ निकाला, तो उनके मन में खोट था, भेदभाव था, उनके मन में सांप्रदायिकता रूपी बात थी, इसलिए तुम, बच्चा ठीक काम किया। तुम जो चाहोगे, वह तुमको मिलेगा, हम आशीर्वाद देते हैं। यह सब अच्छा काम किया। तो हम यह सब काम करते हैं, महोदय। हमने सभी लोगों के लिए दुआ मांगी, ऐसा नहीं कि अकेले हमने अपना पेट भरने के लिए मांगी हो। अहलुवालिया जी, हमने आपके लिए भी दुआ मांगी।

महोदय, भारतीय रेल आपकी रेल है। मैं ज्यादा समय नहीं गंवाना चाहता, भाषण तो होते रहते हैं। अब आप देखिए कि आज देश में यह क्या हो रहा है? भाई को भाई मार रहा है, भाई की भाई हत्या कर रहा है। जो एकता के सूत्र में भारत का भार हमारे पुरखों ने हमारे, आपके कंधों पर दिया था, आज नौकरी के लिए, सर्विस के लिए, रोजगार के लिए नादान, जो इनोसेंट लोग हैं, जो अज्ञानता के फेरे में रहते हैं, वह तरह-तरह के नारे दिये जा रहे हैं कि फलां जगह के मानस को बहाल करो, क्षेत्रीय करो। क्या यह क्षेत्रीयता का नियम लालू यादव का बनाया हुआ है? मुंबई में यह जो घटना हुई, क्या है? रेलवे में भर्ती के लिए सारे देश में अलग-अलग रिक्रूटमेंट बोर्ड हैं। कहीं का

बच्चा, कहीं का लड़का, कोई लड़की कहीं भी परीक्षा देने जा सकती है। उसमें जो भी परीक्षा पास करेगा, उसका आगे होगा। इसके लिए पूरा सिस्टम बनाया हुआ है, यह मेरा बनाया हुआ नहीं है, सारा कम्प्यूटराइज सिस्टम है। कोई भी आदमी ऐसा कुछ नहीं कर सकता। अब वहां जो घटना घटी, उसका खामियाजा आज पूरा देश भुगत रहा है। बिहार में दो दिन से हमारी ट्रेन्स में आग लग रही है। वहां पर कई जगह प्रतिक्रिया स्वरूप आज हालात ऐसे बने हुए हैं। सारे देश भर के यात्री, चाहे कलकत्ता के हों, दिल्ली के हों, लखनऊ के हों, चारों तरफ लोग फंसे हुए हैं।

महोदय, मैं ज्यादा न कहते हुए आप सभी से आग्रह करता हूं कि आप सभी लोग, सभी पार्टीज के लोग, भले ही चाहे अलग-अलग डिफरेन्सेस हैं, मगर इस समस्या पर हमें सोचना चाहिए और ऐसी ताकतों के खिलाफ हम सभी को इकट्ठा होना चाहिए ताकि हमारा देश न टूटे। ...(**व्यवधान**)...

श्री रघुनन्दन शर्मा: सर, वीरेन्द्र कुमार के बारे में ...(**व्यवधान**)...

श्री लालू प्रसाद: वह अभी आपको बता रहे हैं। महोदय, हमारे सागर के एम.पी. साहब कहीं गए थे, जहां पर जीआरपीएफ पुलिस, आरपीएफ पुलिस भी थी और उसमें 03-10-08 को वीरेन्द्र कुमार जी के साथ जो घटना घटित हुई, उसमें हमने उसी दिन आरपीएफ के स्टाफ को निलम्बित कर दिया है और उनके ऊपर विभागीय कार्रवाई करने का आदेश दिया है। हमारे एमपी पर जानलेवा हमला किया। ऐसे पुलिसकर्मियों को निलंबित कर हम कार्रवाई कर रहे हैं। हम किसी को भी छोड़ने वाले नहीं हैं। ...(**व्यवधान**)...

श्री रघुनन्दन शर्मा: उनको बर्खास्त कीजिए। ...(**व्यवधान**)...

श्री लालू प्रसाद: यह विभाग से होता है नहीं तो कोर्ट में चला जाएगा, सीधे नहीं होता है। महोदय, जसवन्त बाबू से मैं कहना चाहता हूं कि आपका जनतांत्रिक गठबंधन है और एक अखबार का हवाला सदन के माध्यम से मैं आपको देता हूं। 22 तारीख के बाल ठाकरे जी के "सामना" के सम्पादकीय में जो लिखा है उसे मैंने हिन्दी में अनुवाद कर दिया है, आप लोग भी देख लीजिए कि वहां पर क्या हो रहा है। उसमें लिखा है कि शिव सेना ने मुम्बई समेत सभी परीक्षा केन्द्रों पर छापा मारा, रेलवे भर्ती की परीक्षा रुकवा दी, इस कान से सुनो, उस कान से निकाल दो। इस तरह की प्रवृत्ति देखने वाले रेलवे के यादवों को आखिर शिव सेना ने अपना असली रूप दिखा दिया। शिव सेना के राज ठाकरे के चाचा जी "सामना" में यह कनफेस करते हैं। चाचा और भतीजा, ये दोनों एक हैं। इसमें क्या लिखा है, देशवासियों को और आप लोगों को भी, चूंकि आप लोगों की उनसे सांठ-गांठ है। महाराष्ट्र में सभी प्रकार की भर्तियों में मराठी नवयुवकों को प्राथमिकता मिलनी चाहिए, इस बात के लिए शिव सेना ने लड़ाई लड़ी, इस कारण रेलवे में भर्ती की परीक्षा के दिन शिव सैनिक उन केन्द्रों पर सुबह ही पहुंच गये। वह खुद क्लेम करते हैं, कनफेस करते हैं और उसके बाद जो हंगामा होना था, हो गया। "नव निर्माण" के नाम से काम करने वाली नई राजकीय पार्टी के कार्यकर्त्ता भी उनके बहुरंगी झंडे फहराते हुए वहां पहुंच गये। आखिर शिवाजी के भगवे झंडे के तेज के आगे किसी की नहीं चली। यह शिव सेना के "सामना" के 22 तारीख के सम्पादकीय में, जो सम्पादक जी हैं, उन्होंने लिखा है। ऐसे लोगों से भारतीय जनता पार्टी को, देश की राष्ट्रवादिता की आप बात करते हैं और सद्भावना की अगर आप बात करते हैं, तो ऐसे लोगों से आपको नाता तोड़ लेना चाहिए। एनडीए को नाता तोड़ लेना चाहिए और ऐसे लोगों को करारा जवाब देना चाहिए। देश में ऐसा चाहे हम करें या कोई करे उसके साथ कोई भी नरमी नहीं बरती जानी चाहिए। ऐसी हालत में हमारा देश कहां जाएगा? इसलिए महोदय, मैं आपको सुझाव देना चाहता हूं कि भारतीय रेल को टारगेट करके जिसके मन में जो होता है, करता है - कहीं गाड़ी को जला देते हैं, कोई मारता है, कोई पीटता है और कोई आग लगाता है। वह यह नहीं समझते कि उस गाड़ी में "भारत" बैठा हुआ है। उस गाड़ी में हमारे भाई और बहन बैठे हुए हैं। इसलिए माननीय सदस्यों को मैं आश्वस्त करना चाहता हूं कि इस पर पूरी गंभीरता से आप विचार करेंगे। हम सभी लोग प्रतिबद्धता और वचनबद्धता की एक डोर से बंधे हुए हैं। कहीं का लड़का-लड़की कहीं भी जाएगा। माननीय सुप्रीम कोर्ट की भी व्यवस्था है कि चाहे वह आरआरबी हो या कोई गवर्नमेंट की सर्विस

हो, सेंट्रल गवर्नमेंट की नौकरी हो, कहीं भी कोई आदमी नौकरी के लिए जाएगा। नौकरी मिलेगी या नहीं मिलेगी, यह तो दूर की बात है, लेकिन लोग जान ले रहे हैं और जान दे रहे हैं, इससे हमें परहेज करना चाहिए। भारतीय रेल ही हमारा माध्यम है, यही लाइफ लाइन है। आज जहाजों की जो हालत हो रही है। सारे लोग लौट कर हमारे ट्रेन में आ रहे हैं। क्या हालत होती? इसलिए महोदय, सभी पार्टियों और सदन के सभी माननीय सदस्यों से प्रार्थना है, मैं खासकर भारतीय जनता पार्टी के नेता, जसवन्त बाबू यहां बैठे हैं, से कहना चाहता हूं कि "सामना" में जो छपा है और जिसमें शिवसेना ने स्वीकार किया है और जिससे आपकी सांठ-गांठ है, आपको फैसला लेना चाहिए और इनसे संबंध-विच्छेद करना चाहिए तथा देश की मुख्य धारा में सारे लोग रहे, इसका इंतजाम करना चाहिए। अंत में, मैं आपसे प्रार्थना करता हूं कि रेलवे की जो सप्लीमेंटरी डिमांड्स हैं, इनको पास करके हमें लौटा दीजिए।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): The question is:

"That the Bill to authorize payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2008-09, for the purposes of Railways, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): We shall now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

Clause 2, 3 and the Schedule were added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

श्री लालू प्रसाद: महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं कि विधेयक को लौटाया जाए।

The question was put and the motion was adopted.

CLARIFICATIONS ON THE STATEMENT BY MINISTER

THE LEADER OF THE OPPOSITION (SHRI JASWANT SINGH): Sir, the hon. Minister very kindly shared his thoughts on the situation in Sri Lanka with us yesterday. Sir, the hon. External Affairs Minister is, possibly, the most experienced and distinguished Minister of the Government, and I feel he is also the most overworked Minister, because in addition to his official portfolio, I have no knowledge of how many other jobs he is carrying; which is why I feel somewhat concerned that at this hour of the afternoon for having to subject him to serve the clarifications. But, Sir, he chose to do it this afternoon and, therefore, you permit us because it is a very important subject to my reckoning.

Sir, it is purely a coincidence that the hon. Minister's statement followed yesterday's Question Hour, in which the hon. Home Minister had spent some time confusing us on the question of waters between Sri Lanka and India. That notwithstanding, I read with great attention what the hon. Minister shared with the House as the Government of India's position. Sir, I am really saddened that I have to call it a non-statement; because it does not do justice to the concerns that the House has. I am compelled to say that clearly the impression is that the statement has been forced out of the Government not on account of an external situation, but really on account of a very demanding internal political situation. Sir, this is the aspect of our reacting, handling or addressing the situation of ethnic strife in Sri Lanka, which is actually bedevilled finding of a solution. Sir, the substance of